Diese Zeitung erscheint täglich zweimal
Morgens 8, und Abends 6 Uhr.
Vierteljährlicher Abonnementspreis für Stettin 1 Thlr. 10 Sgr.,
mit Botenlohn 1 Thlr. 17½ Sgr.
Für Pommern und das übrige Deutschland 1 Thlr. 17½ Sgr.

Privilegirte

Stettiner Zeitung



Bestellungen nehmen alle Postämter an.
Für Stettin: Buchdruckerei von H. G. Effenbarts Erben, Krautmarkt No. 4. (1053.)
Redaktion und Expedition ebendaselbst.
Insertionspreis für die gespaltene Petitzeile 1 Sgr.

No. 134. Abend- Montag, den 21. März Ausgabe. 1859.

Stettin, 21. März. (Wie steht die Kriegschachpartie?) Die Leser kennen den kecken Zug Napoleons mittelst der vielbesprochenen Moniteurrückzugsnote und wissen, daß er geschah, als Lord Cowley vorgezogen war, um Frankreich zu verhindern, zuerst zu schlagen. Nach der Disposition dieser schnell aufeinanderfolgenden beiden Züge sollte Oesterreich zum Rückzuge genöthigt oder in die ungünstige Lage gebracht werden, vor Europa als Friedensstörer zu gelten, nachdem sich Frankreich dadurch aus dieser unbequemen Situation befreit hatte. Die Disposition hat sich als richtig bewährt. Oesterreich hat seitdem seine Krieger und Bauern derart vorgezogen, daß seine Absicht zu schlagen deutlich ist. Es fragt sich jetzt nur noch, ob die anderen Mitspieler, England und Preußen einerseits und Rußland andererseits (denn auch diese Macht ist jetzt in die Parthie eingetreten) es noch verhindern werden können, seine Absicht auszuführen. Die möglichen Züge dazu sind von diesen Mächten bereits gethan. Vereint drängen dieselben zu einen diplomatischen Kongreß, und man muß gestehen, der von ihnen gemeinsam geübte Druck ist groß. Bis jetzt vermag der Zuschauer aber noch nicht zu beurtheilen, ob und wie Oesterreich dem nächsten „Schach" und „Matt" entschlüpfen wird. Kommt übrigens der italienische Kongreß der europäischen Großmächte zu Stande und führt er zu einer Verständigung, so ist die Parthie rémis. Im anderen Falle aber würde das Schlagen nicht mehr vermieden werden und Oesterreich müßte zu seinem Nachtheil damit beginnen. Für alle Fälle haben sich inzwischen England, Preußen und Rußland gedeckt. Gerüstet könnten sie vorläufig in ihren Stellungen neutral verbleiben, käme es zwischen Oesterreich und Frankreich zum Schlagen, und darüber wachen, daß Napoleon nicht über die ihm gesteckten Grenzen des Kampfes hinausschritte. Diese Grenzen bezeichnen die Verträge der Großmächte vom Jahre 1815. Es ist indeß mit Sicherheit anzunehmen, daß Napoleon unter allen Umständen diese Sicherheitswachen respektiren wird, da sie andererseits sofort das koalirte Europa gegen ihn in die Waffen rufen würden — eine Macht, die er fürchtet und der er wie einst sein großer Oheim unterliegen müßte. Aus diesen triftigen Gründen ist es es denn auch nicht recht begreiflich, warum sich gewisse kleinere deutsche Staaten schon jetzt in Unkosten setzen, und den Krieg vorbereiten, als stände er bereits auch für sie vor der Thüre.

Deutschland.

Berlin, 20. März. Das am 10. März in Petersburg verkündete Verbot der Pferde-Ausfuhr nach dem Auslande ist selbstverständlich nur gegen Oesterreich gerichtet. Es ist das erste thatsächliche Symptom der Haltung, welche Rußland gegen Oesterreich einzunehmen gedenkt und die im besten Falle eine feindliche Neutralität sein wird.

— Die Spen. Ztg. schreibt von einer Kabinets-Ordre, welche in der Armirung unserer Artillerie eine sehr wesentliche Veränderung einführt. Es sollen bei den beiden Fuß-Abtheilungen der Artillerie-Regimenter die sechspfündigen Geschütze ganz fortfallen und durch eine Vermehrung der zwölfpfündigen und Haubitzgeschosse der Art ersetzt werden, daß jedes Regiment künftig sechs zwölfpfündige und drei Haubitz-Batterien bei seinen Fuß-Abtheilungen führen wird. Mit der Ausführung dieser veränderten Armirung soll sofort vorgegangen werden, und die ganze Umgestaltung möglichst bis zum Mai geschehen sein. Die reitende Artillerie behält die bisherigen Geschützkaliber.

— Wir lesen in der Voss. Ztg.: A. v. Humboldt beehrt uns mit dem Gesuch, nachstehendes Schreiben zu veröffentlichen:

„Leidend unter dem Drucke einer immer noch zunehmenden Korrespondenz, fast im Jahresmittel zwischen 1600 und 2000 Nummern (Briefe, Druckschriften über mir ganz fremde Gegenstände, Manuskripte, deren Beurtheilung gefordert wird, Auswanderungs- und Kolonialprojekte, Einsendung von Modellen, Maschinen und Naturalien, Anfragen über Luftschifffahrt, Vermehrung autographischer Sammlungen, Anerbietungen, mich häuslich zu pflegen, zu zerstreuen und zu erheitern u. s. w.), versuche ich einmal wieder die Personen, welche mir ihr Wohlwollen schenken, öffentlich aufzufordern, dahin zu wirken, daß man sich weniger mit meiner Person in beiden Kontinenten beschäftige und mein Haus nicht als ein Adreß-Comptoir benutze, damit bei ohnedies abnehmenden physischen und geistigen Kräften mir einige Ruhe und Muße zu eigener Arbeit verbleibe. Möge dieser Ruf um Hülfe, zu dem ich mich ungern und spät entschlossen habe, nicht lieblos mißdeutet werden! Berlin, 15. März 1859. Alexander v. Humboldt."

— Der „Publicist" meldet folgendes Kuriosum: „Herr Anton v. Poleski in Posen hatte dem Herrn Handelsminister ein Packet Eisenbahn-Dividendenscheine mit dem Anheimgeben übersandt, von diesen „kostbaren Fidibus" Gebrauch zu machen. Herrn Anton v. Poleski sind diese „kostbaren Fidibus" durch das Polizeipräsidium in Posen als nicht brauchbar zurückgegeben worden." Herr v. Poleski ist derselbe, der auch bei dem Abgeordnetenhause darum petitionirt hatte, gegen den Herrn Handelsminister v. d. Heydt eine Anklage zu erheben, weil er von der Idee ausgeht, daß durch die fortwährenden Einschreitungen des Handelsministeriums in die Verwaltung der Privatbahnen vornehmlich die Entwerthung der preußischen Eisenbahnen herbeigeführt worden sei.

— Gegen den Abgeordneten Pfarrer Mettenmeyer aus Dirschau ist von der Staatsanwaltschaft zu Pr. Stargard Anklage erhoben worden wegen Beleidigung des Kreis-Baumeisters Heithaus zu Dirschau; das Gericht hatte jetzt beim Hause der Abgeordneten die verfassungsmäßige Genehmigung zur Verfolgung des ꝛc. Mettenmeyer während der Sitzung des Landtages beantragt. Die betreffende Kommission beantragt, diese Genehmigung zu versagen, weil die Sache keine Eile habe ꝛc.

— Der Legationsrath Eichmann ist von Konstantinopel hier eingetroffen. Wie wir hören, ist derselbe bereits zum Wirklichen Legations- und vortragenden Rath im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten ernannt worden.

— Schweizer Blättern zufolge, hat der Professor der Theologie Schlottmann in Zürich einen Ruf an die Stelle des verstorbenen Bleek nach Bonn erhalten und angenommen. Schlottmann war schon früher in preußischen Diensten.

— Vom nächsten Jahre ab werden bei der Klassenlotterie die Einsätze und Gewinne in Kurant, anstatt wie bisher in Gold, berechnet werden.

— Zwei neue Borsig'sche Lokomotiven, die gestern nach dem Rhein abgingen, führten die Nummern 1055 und 1056.

— Es ist schon berichtet, daß die Beschlußnahme des Herrenhauses über den Arnim'schen Antrag wegen Wahrung des Staatsschatzes große Mißstimmung auch im Abgeordnetenhause hervorgerufen habe. In der Fraktion Vincke ist gestern Abend ein Antrag des Herrn v. Vincke berathen worden, der dieser Mißstimmung weitere bedeutsame Folge geben würde. Das Haus der Abgeordneten soll damit dem Ministerium in Sachen des Staatsschatzes ein Vertrauensvotum ertheilen und zugleich erklären, daß das Herrenhaus über seine Befugnisse hinausgegangen sei, wobei es dem Ministerium über Verwendung der Staatsüberschüsse habe Vorschriften machen wollen. Dieser Antrag hat in der Fraktion lebhafte Debatten hervorgerufen, bei welchem die rechtsverständigen Mitglieder zum Theil entgegengesetzter Ansicht gewesen sein sollen. Es muß also noch dahin gestellt bleiben, ob und in welcher Fassung er vor das Abgeordnetenhaus gelangt.

Berlin, 19. März. Die heutige Debatte des Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat war eine tief eingehende und inhaltsvolle. Die allgemeine Debatte brachte eine eingehende Kritik der Eisenbahnpolitik des Handelsministers und eine eben so eingehende Vertheidigung derselben. Der Abgeordnete Stein, welcher für diese Vertheidigung eintrat, that offenbar des Guten zu viel, indem er durch seine weitgehenden Forderungen, gerade die bedenklichen Konsequenzen der Centralisation des Eisenbahnwesens aufdeckte. Der vom Abg. Kühne so bezeichnete „Fanatismus", den er für seine Sache entwickelte, war ihr am gefährlichsten. Der Kampf war ein Prinzipienkampf zwischen staatlicher Centralisation und Selbstverwaltung und wir freuen uns, daß in der schließlichen Entscheidung über die Verwendung der Eisenbahnsteuer die letztere den Sieg errang. In der Spezialdebatte wurde der Antrag der Kommission, die an Kosten der Vorarbeiten für neue Bahnen im Etat auf 34,000 Thlr. festgesetzte Summe auf 20,000 Thlr. herabzusetzen, verworfen. Man sprach dagegen, weil eine staatliche Revision der Eisenbahnprojekte nöthig sei, und durch Schmälerung dieser Mittel zu schwacher Staatsunterstützung der Entwicklung des Eisenbahnwesens Hindernisse in den Weg gelegt würden. Nachdem diese Konzession gemacht war, entbrannte der Kampf um die Verwendung des Ertrages der Eisenbahnabgabe und Abänderung des §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1853, welche die Kommission als wünschenswerth hingestellt hatte, um so heißer. Der Handelsminister vertheidigte sein System der allmäligen Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat mit einer Wärme, welche zeigte, welch großen Werth er auf dasselbe legt. Aufsehen erregte die Erklärung, daß das gegenwärtige Ministerium einstimmig den Beschluß gefaßt habe, an dem §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1853, welcher bekanntlich die Amortisation der Eisenbahnaktien durch Verwendung des Ertrages der Eisenbahnabgabe zum Ankauf der Aktien festsetzt, festzuhalten. Der Abg. Kühne machte namentlich das Weitaussehende des Planes, auf ein halbes Jahrhundert hinaus durch Zuschlag von Zins und Zinseszins in den Eisenbahnaktien eine überreichen Schatz anzusammeln, zum Gegenstande scharfer und piquanter Kritik. Der Antrag der Kommission, dahin lautend: „das Abgeordnetenhaus erachtet für zulässig und rathsam, daß §. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1856, betreffend die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe auf dem Wege der Gesetzgebung aufgehoben werde," wurde mit großer Majorität angenommen.

Dieser §. 6 des Eisenbahngesetzes lautet: „Der Ertrag der Abgabe ist behufs Amortisation der in dem Eisenbahn-Unternehmen angelegten Aktien-Kapitalien in der Art zu verwenden, daß mittelst desselben Stamm-Aktien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Aktien fallen, zu gleichem Zwecke benutzt werden. Die angekauften Aktien werden für immer außer Kours gesetzt und bei der Haupt-Verwaltung der Staatsschuld niedergelegt." Vom Herrenhause ist die Aufhebung desselben früher in den Jahren 1857 und 1858 bereits zweimal angenommen worden, und wird also voraussichtlich auch diesmal zum Beschluß erhoben werden. Man glaubt, daß der Minister v. d. Heydt in Folge dieses Beschlusses des Abgeordnetenhauses sich zurückziehen wird, da er schon früher, als das Staatsministerium eine anderweitige Verwendung der Eisenbahn-Abgaben beschlossen hatte, erklärte, von seinem Amte zurücktreten zu wollen, eine Erklärung, die er erst zurückgenommen hat, als diesem Beschlusse die Allerhöchste Genehmigung versagt wurde.

Aus den heutigen Verhandlungen des Hauses theilen wir folgende Reden zunächst aus der allgemeinen Diskussion über den Eisenbahnetat mit:

Abg. Reichenheim. Er verlangt, daß der Eisenbahnfonds getrennt für sich verwaltet werde; bei der gegenwärtigen Verwaltung sei über Eine Million verloren gegangen. Als Regel sei der Bau und die Verwaltung der Eisenbahnen den Privaten zu überlassen, denn man werde doch nicht etwa daran denken, später etwa durch den Verkauf der Staatsbahnen einen Staatsschatz zu erwerben; am wenigsten werde der gegenwärtige Finanzminister daran denken; denn ein Staatsschatz liege gegenwärtig einzig und allein in einem zufriedenen Volke (Bravo!), wie 1813 ohne Staatsschatz das Volk das alte Preußen wieder hergestellt habe. (Bravo!) Es sei durch das Ministerium ein Erneuerungsfonds gebildet worden und zwar blos im Wege der Verwaltung; dies sei nicht in der Ordnung, vielmehr hätte dieser Fonds nur auf gesetzlichem Wege gebildet werden dürfen; auch aus §. 49 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 lasse sich die Berechtigung der Regierung dazu nicht herleiten. Noch schlimmer aber sei es, daß das Ministerium ganz selbstständig über diesen Erneuerungsfonds verfüge; dadurch werde das Vertrauen zu den Eisenbahn-Verwaltungen vollständig erschüttert, und diese Verwaltungen beständen doch aus der Crême von Handel und Gewerbe. Wie nachtheilig jene Maßregel wirke, habe sich sofort dadurch gezeigt, daß die Kourse der preußischen Eisenbahn-Aktien heruntergegangen seien. Wenn im Verkehr Ausschweifungen vorkämen, so werde der redliche und brave Verkehr sich von selbst durch Ausscheidung solcher Elemente helfen. Das Kapital gleiche einem schüchternen Reh (Heiterkeit), das sich vor Verwaltungsmaßnahmen sofort zurückziehe. In Bezug auf die Uebernahme der Oberschlesischen Eisenbahn durch den Staat erinnere er an ein Reskript des Handelsministers aus dem Jahre 1855, wodurch über die politischen Ansichten der Verwaltungsmitglieder Auskunft eingezogen worden (hört! hört!); und diese Männer seien doch nicht etwa Republikaner gewesen (Heiterkeit); ihr Verbrechen sei das gewesen, daß sie 1855 sich für die Wahl des jetzigen hochverehrten Herrn Präsidenten des Hauses verwendet hätten. (Hört! hört!) Was die Uebernahme des Baues der Posen-Breslauer Bahn durch die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft anlange, so sei dieselbe nicht so ganz freiwillig gewesen. Die deutsche Sprache sei nicht im Stande, den Zustand, in welchem sich die Oberschlesische Gesellschaft bei der Uebernahme jenes Baues befunden, genau zu bezeichnen (Heiterkeit); er wenigstens kenne nur zwei Verbalmodus: Handeln und Leiden, die asiatischen Sprachen seien in dieser Hinsicht reicher (Heiterkeit), wie den im Hause anwesenden Gelehrten ohne Zweifel bekannt sein werde. Von jenem Zwischenzustande könne man sagen: „Ich bin abgegangen worden! Wir sind abgegangen worden! Sie sind abgegangen worden!" Der Redner erinnert an die Worte der Thronrede: „den Mißbrauch ausschließende Festsetzung zweifelhafter Verwaltungsnormen" und hofft, daß die gegenwärtige Regierung in der Verwaltung der Eisenbahnen, wenn nicht einer milden, so doch wenigstens einer milderen Auffassung Raum geben, daß der gegenwärtige Herr Handelsminister der von dem Abgeordneten v. d. Heydt auf dem Vereinigten Landtage vertretenen Auffassung getreu bleiben werde. (Bravo!)

Abg. Stein bestreitet, daß das System, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, ein verwerfliches sei. Dieses System sei vielmehr nützlich, und die Ansicht irrig, daß, wenn der Staat das Eisenbahnbauen aufgebe, die Kapitalien den Eisenbahnen zufließen würden. In den östlichen Provinzen könne die Privat-Industrie nicht Eisenbahnen bauen, die Privat-Industrie würde ebensowenig die Ostbahn, die Weichsel- und Nogatbrücke als die Rheinbrücke gebaut haben. Was den Erneuerungs-Fonds be-

treffe, so sei derselbe dazu da, um die bestehenden Eisenbahnen nicht zu Grunde gehen zu lassen. Eine große Zahl von Eisenbahnen sei dem preußischen Staate unerläßlich. Keine preußische Hafenstadt, von Memel bis zum Jahdebusen, sei mit dem Meere durch Eisenbahnen verbunden. Erhalte Memel keine Eisenbahn, so sei es in 50 Jahren ruinirt. Der preußische Staat brauche zu Eisenbahnen noch 120 Millionen und würde dadurch nicht ruinirt werden.

Handels-Minister v. d. Heydt: Mißbilligend haben sich die Redner darüber geäußert, daß der Staat mit Hast darauf ausgehe, die Eisenbahnen für Staatsrechnung zu kaufen. Diese Voraussetzung ist unrichtig. Vor dem Beginn meiner Verwaltung hat die Uebernahme der westfälischen Bahn auf Staatsrechnung stattgefunden, die Ostbahn war 1848 von der Nationalversammlung beschlossen, die Saarbrücker Bahn war ebenfalls begonnen; mir lag nur die Vollendung derselben ob. Außer den schon vor dem Beginn meiner Verwaltung beschlossenen Staatsbahnen ist eine andere Bahn für Staatsrechnung zu bauen, von mir nicht beantragt worden. Es ist ferner monirt, daß mehrere Privatbahnen vom Staate verwaltet werden. Es gereicht dem Staate zur besonderen Ehre, daß die Gesellschaften ihm das Vertrauen zeigten, die Uebernahme ihrer Bahnen ihm anzutragen, und es ist auch dem Staat bei seiner Verwaltung gelungen, diese Bahnen zu einem bessern Ergebniß zu bringen; seine Verwaltung wird nicht blos in Preußen, sondern auch außerhalb anerkannt. Was die Niederschlesische Eisenbahn angeht, so hat die Gesellschaft in ihrem eigenen Interesse die Bitte gestellt, die Verwaltung zu übernehmen, weil die Direktion das Vertrauen des Verwaltungs-Ausschusses nicht mehr besaß. Im Prinzip steht die Verwaltung des Privatbahnen durch den Staat dem Gesetze nicht entgegen; denn in den Verträgen ist der Fall bereits vorgesehen, daß Bahnen unter gewissen Umständen in die Verwaltung des Staats übergehen. Es ist aber überall da, wo der Staat eingetreten, mit Sorgsamkeit vermieden worden, irgend welche Bürgschaft (für Beamte u. dergl.) zu übernehmen. **Abg. Kühne** (Berlin): Sein Zweck sei hauptsächlich der, zwischen den Gegensätzen zu vermitteln; wie der Fanatismus in der Politik überhaupt nicht angebracht sei, so sei es der Eisenbahn-Fanatismus am wenigsten, und jeder Sache könne man durch Uebertreibung schaden. Dies wolle er besonders dem Vorredner von der linken Seite (Abg. Stein) zu bedenken geben. Wenn derselbe behaupte, für diese so wichtigen Interessen sei nichts geschehen, so habe er damit der Eisenbahn-Verwaltung, in welcher er selbst beschäftigt sei, wohl keinen Dienst geleistet. Am Jahdebusen sei eine Eisenbahn wohl kein Bedürfniß; Stettin sei durch eine Eisenbahn mit Berlin verbunden; man könne zwar vielleicht die Anlegung einer Eisenbahn von Stettin nach Swinemünde verlangen; aber auch eine solche Bahn sei wohl kein Bedürfniß; vielmehr habe bisher die Oder wohl noch ausgereicht. Kolberg mache allerdings eine Ausnahme, aber eine Ausnahme, die uns ein Pfahl im Fleische sein werde; diese Ausnahme werde uns noch theurer zu stehen kommen, als der ganze Kolberger Handel werth sei; allerdings werde dieselbe weniger wegen des Kolberger Handels als aus militärischen Rücksichten gebaut. Eine Eisenbahn von Königsberg nach Pillau sei wohl auch noch ein Bedürfniß, zumal noch nicht einmal eine Chaussee zwischen jenen beiden Städten existire. Memel werde durch eine Eisenbahn auch nicht wesentlich gewinnen; denn wenn es auch eine Eisenbahn habe, würde es doch andere Exporte, als die auf dem Niemen, nicht bekommen. Wenn der Vorredner Abg. Stein auf England verwiesen habe, so müsse darauf entgegnet werden, daß England nicht einen Shilling auf Staatsbahnen verwendet habe. Die Anlegung von solchen Eisenbahnen, wie die Kolberger, die nur ein fressendes Kapital seien, müsse auf die äußersten Ausnahmefälle beschränkt werden. Wenn man behaupte, gerade weil die Konjunkturen für Private ungünstig seien, müsse der Staat die Eisenbahnbauten in die Hand nehmen, so deducire er umgekehrt: Gerade weil die Privaten die Zeiten für ungünstig hielten, müsse auch der Staat diesem guten Beispiele folgen und sich von solchen Unternehmungen fern halten. (Bravo!) (Schluß folgt.)

Mayen, 18. März. Die heute hier vereinigten Wahlmänner der Kreise Mayen und Cochem haben auch ihrerseits unserem Landrathe, Herrn **Delius**, den erneuerten Beweis ihres Vertrauens gegeben, indem sie ihn einstimmig zum Mitgliede des Abgeordnetenhauses wieder wählten. Da die Wahlmänner fast sämmtlich der katholischen, Herr Delius aber der evangelischen Konfession angehört, so wird es für das Konsistorium in Königsberg vielleicht von einigem Interesse sein, aus der vorstehenden Notiz zu entnehmen, wie man hier zu Lande die Wahlfreiheit auffaßt. (K. Z.)

Frankfurt, 17. März. Nach fast einjähriger Unterbrechung fanden gestern Abends wieder einmal Reibungen und Schlägereien zwischen Soldaten der hier garnisonirenden preußischen und österreichischen Bundestruppen statt, in Folge deren einige Verhaftungen vorgenommen wurden. Schutzmannschaft und Patrouillen des Frankfurter Militairs (das gerade den Dienst an der Hauptwache hatte) waren auf den Beinen.

Oesterreich.

Wien, 17. März. Der Korresp. der H. B.-H. rasselt mit dem Säbel, er sagt: Oesterreich ist heute die Großmacht, die von keiner Macht in Europa sich Forderungen stellen läßt. Als Beweis, wie wenig man daran denkt, in eine eventuelle Forderung der erwähnten Art zu willigen, führe ich nur an, daß neuestens vom Kaiser neuerliche Verstärkungen für die Armee in Italien angeordnet sind, indem nun auch die vierten Bataillone der Regimenter der italienischen Armee im Inlande komplettirt werden und unverzüglich zur Armee in Italien stoßen. Dies läßt einen Stand von wenigstens 220,000 Mann bei der italienischen Armee erwarten. Wie ich erfahre, werden nunmehr auch die Apparate zur Einrichtung der Feld-Telegraphen bei der Armee, nach Italien gesendet, und Munitionssendungen gehen in bedeutenden Massen nach den italienischen Festungen ab.

— Sicherem Vernehmen nach gedenkt Se. Maj. der Kaiser, mit großem militärischem Gefolge, sich im Laufe der künftigen Woche nach Italien zur Armee zu begeben. Der Feldzeugmeister Baron v. Heß und der erste General-Adjutant, Graf Grünne, werden den Kaiser begleiten. (Köln. Ztg.)

Wien, 18. März. Die hiesige sehr kriegerische Stimmung, die in maßgebenderen Kreisen herrscht, soll sicherem Vernehmen nach von pfäffischer Seite her genährt werden. Von dieser Seite spannt man alles an, um Oesterreich zum Kriege anzufeuern, indem ihm dabei nicht nur die Sympathieen, sondern auch die thatkräftige Hülfe des katholischen Süddeutschlands nicht entgehen werde, was namentlich als eine Folge der von Oesterreich in neuerer Zeit glücklicher Weise eingeschlagenen Konkordats-Politik hervorgehoben wird. (Man wird die Rechnung ohne den Wirth machen. Die protestantischen Hauptstaaten werden sich für die bedrohte Pfaffenwirthschaft in Italien in keine Aufregung und Unkosten setzen. D. R.) — Ueber die beabsichtigte Reise des Kaisers nach Italien scheinen nun keine Zweifel mehr obzuwalten, die Hofgensd'armerie soll bereits die Weisung erhalten haben, sich derart in Verfassung zu setzen, daß sie 24 Stunden nach ertheiltem Befehl alsogleich nach Italien abgehen könne, wohin seine Majestät der Kaiser am 23. d. von hier abzureisen entschlossen sein soll.

Wien, 20. März. Die Sonntags-Nummer des Reichs-Gesetzblattes enthält eine kaiserliche Verordnung, wodurch der Zoll-Vertrag mit Modena aufgehoben wird und die Bestimmungen des sardinischen Handels-Vertrages für Modena künftig maßgebend sein werden.

Italien.

Turin, 14. März. Der hiesige Korrespondent der A. Z. schreibt dieser: Was ich mit ziemlicher Bestimmtheit behaupten kann, ist, daß man in den Bureaux der Ministerien Turins die Epoche vom 20. März bis Ende laufenden Monats als eine entscheidende und verhängnißvolle betrachtet; man versichert in sonst gut unterrichteten Kreisen, daß der König um diese Zeit die Hauptstadt verlassen und sich ins Hauptquartier nach Valenza begeben wird, und bezeichnet schon jetzt seine Flügeladjutanten, die ihn dorthin begleiten würden, den Grafen della Rocca und den Obersten Giustiniani.

Turin, 18. März. Die „Gazzetta Piemontese" bringt einen Artikel über die Politik der sardinischen Regierung, welche nie aufreizend und revolutionär, stets liberal und national gewesen sein. Die Regierung sei entschlossen, nicht mit Männern zu unterhandeln, welche der Sache der Nation durch aufrührerische Handlungen schaden.

Turin, 20. März. Die von Seiten Oesterreichs angefangenen Minen-Arbeiten an der Brücke von Buffalora sind in Folge Befehls aus Wien suspendirt worden. Dem sardinischen Proteste ist man damit zuvorgekommen. In Toskana herrscht ungewöhnliche Aufregung, und viele Freiwillige sind nach Piemont abgegangen.

Neapel, 15. März. Die am Könige vollzogene Operation erweist sich als ungenügend. Man fürchtet, die Schenkelgeschwulst könne zum kalten Brand ausarten. Es sind öffentliche Gebete für die Erhaltung des Königs angeordnet.

Rom, 17. März. Nach einer telegraphischen Depesche der „Indépendance" ist dem französischen Gesandten, Herzoge von Grammont, am 11. März, eine päpstliche Note übergeben worden, welche in der möglichst kürzesten Frist die Räumung des Kirchenstaats verlangt.

Frankreich.

Paris, 19. März. Zur Beschleunigung der Arbeiten an der Toulon-Marseiller Bahn hat der Kriegs-Minister der Gesellschaft 800 Soldaten zur Verfügung gestellt.

Paris, 20. März. So eben, 1½ Uhr Nachmittags, verließ der Kaiser die Tuilerieen und begab sich nach dem Marsfelde, wo die Kaisergarde zur Musterung aufgestellt war. Der Prinz Napoleon, so wie die in der Hauptstadt anwesenden Generale befanden sich im Gefolge des Kaisers. Die Kaiserin folgte im Wagen. Der Zudrang der schaulustigen Menge ist ungeheuer. Es wird versichert, daß der Kaiser und die Kaiserin nach der Revue dem großen Konzerte im Industrie-Palaste beiwohnen werden.

Großbritannien und Irland.

London, 19. März. Die heute erschienene „Times" hält eine Ministerkrisis für bevorstehend. „Morning-Post" betheuert, Palmerston wolle den Frieden. „Morning-Herald" versichert, die Regierung würde bleiben, selbst wenn Russell's Resolution durchgingen.

London, 20. März. Wie der Spektator meldet, hat Rußland einen Kongreß der fünf Großmächte proponirt, der irgendwo anders als in Paris zu tagen hätte. Frankreich hat seine Einwilligung ertheilt; die Zustimmung Oesterreichs hingegen ist noch unentschieden.

Stettiner Nachrichten.

** Stettin, 21. März. Das Eingehen des Stettin-Breslauer Nachtzuges muß als ein die Verbindungen unserer Stadt beschränkendes Ereigniß beklagt werden, und wir müssen die Verminderung unserer Kommunikationsmittel von einer Verkehrspolitik ableiten, welche bereits in der Aufhebung der Stettin-Berliner Nachtzüge ihren Triumph gefeiert hat. Die erste Handelsstadt des Zollvereins wird bald auf einem Niveau mit jeder andern kleinen Durchgangsstation an der Eisenbahn sich befinden und keine Vorzüge in ihren Verbindungsmitteln beanspruchen dürfen. Allerdings hat die Handelskrisis auch auf den Personen-, Güter- und Briefverkehr nachtheilig eingewirkt, aber eine richtige Verkehrspolitik muß auch solchen Zeiten Rechnung tragen und bei geringerer Benutznng eines Zuges nicht gleich zu einer Beseitigung desselben schreiten. Die alten Ueberlieferungen der preußischen Postverwaltung unterstützten und erhielten auch weniger einträgliche Verbindungen, und es wurde durch Uebertragung ein Manko in den Kosten ausgeglichen. Der Trost, daß mit dem wachsenden Verkehr der Zug wieder eingelegt werden könne, hat wenig Beruhigendes; denn bis auf Weiteres verlieren wir denselben und es hält immer schwer, Verlornes wieder zu erlangen. Die hiesigen Zeitungen boten Alles auf, um in der kurzen Pause zwischen der Ankunft des Berliner Abend- und dem Abgange des Breslauer Nachtzuges die Abendzeitungen nach Benutzung der eingegangenen Nachrichten zu redigiren und dieselben noch rechtzeitig mit dem Nachtzuge zu expediren. Unsere Provinzialpresse, in vieler Hinsicht benachtheiligt, ist nun verhindert, ihren Lesern schon für den nächsten Morgen resp. bis zum Mittage auch die neuesten Nachrichten zugehen zu lassen und die Konkurrenz mit den Zeitungen der Hauptstadt wird immer schwieriger. Mit dem Betrieb der hinterpommerschen Eisenbahn tritt natürlich auch eine Aenderung im Gange der Posten für die hinterpommersche Chaussee über Gollnow, Naugard ꝛc. ein und wir hoffen, daß durch eine rechtzeitige Feststellung der Eisenbahnzüge und der Lokalposten auch das Interesse der Korrespondenz und der Zeitungen berücksichtigt werden möge. Letztere ersparen bereits dem Kaufmann, dem Landwirthe manche Anfrage, manche Korrespondenz, und wenn wir noch lange nicht die Unterstützung Seitens der Postverwaltung in noch billigeren Portosätzen erwarten können, wie sie England genießt, so hoffen wir doch, daß bei der neuen Feststellung der hinterpommerschen Eisenbahnzüge und den sonst eintretenden Veränderungen in den Lokalposten auch das Interesse der Zeitungen wahrgenommen werde. Den Herren Vorstehern der Kaufmannschaft geben wir endlich zur Erwägung anheim, ob nicht durch die Einstellung des Breslauer Nachtzuges eine Beschwerde an den Herrn Handelsminister über die Benachtheiligung des Brief- und Personenverkehrs gerechtfertigt und ein Gesuch um die Erhaltung des Nachtzuges begründet ist.

Telegraphische Depeschen.

London, 21. März. Nach der heutigen „Times" wird in London oder Berlin ein Kongreß stattfinden, um die vorliegenden Differenzen auszugleichen und die Ruhe Süd-Europas permanent herzustellen.

Börsen-Berichte.

Stettin, 21. März Witterung: schön bei klarer Luft. Temperatur + 7°. Wind S.

Weizen unverändert, loco pr. 85pfd. 2 Ladungen vorpommerscher 51⅓ Rt. bez., ordinärer weißer 52 Rt. bez., pr. Frühjahr 83.85pfd. gelber 58½, ¼, ½ Rt. bez., 85pfd. vorpomm. 63½ Rt. Br., pr. Juni-Juli 83.85pfd. 61 Rt. bez., Juli-August 85pfd. am Sonnabend noch 66 Rt. bez. u. Br.

Roggen weichend, loco 40 Rt. pr. 77pfd. bez., 1 Ladung schwimmend von Elbing 40¼ pr. 77pfd. bez., pr. Frühjahr 40, 39½, 39¼ Rt. bez. u. Gd., pr. Mai-Juni 40¼, 40, 39¾, 39½ Rt. bez. u. Gd., pr. Juni-Juli 41, 40½ Rt. bez., pr. Juli 41 Rt. bez., pr. Juli-August 41¾, 41½, 41¼, 41 Rt. bez

Gerste ohne Handel.

Hafer loco feiner 29½ Rt., geringer 27¼ Rt. pr. 50pfd. bez., pr. Frühjahr 47.50pfd. ohne Benenung 29 Rt. bez.

Rüböl behauptet, loco 13 5/12 bez., 13¼ Br., pr. April-Mai 13 Rt. Gd., pr. Septbr.-Oktober 12⅔, 12¾ Rt. bez.

Leinöl loco incl. Faß 12¼ Rt. Br.

Spiritus matter, loco ohne Faß 19 % bez., pr. Frühj. 18⅞, 19 % bez., pr. Mai-Juni 18¾ % bez. u. Br., pr. Juni-Juli 18¼ % bez. u. Gd., 18 Br., pr. Juli-August 17¾, 18 % bez.

Die telegraphischen Depeschen melden:

Berlin, 21. März, Mittags 2 Uhr. Staatsschuldscheine 83½ bez. Prämien-Anleihe 3½ pCt. 114 bez. Berlin-Stettiner 104½ bez. Stargard-Posener 83 Gd. Köln-Mindener 134½ bez. Diskonto-Kommandit-Antheile 99¼ bez. Französ.-Oesterr. St.-E.-A. 146 bez. Wien 2 Mt. 92¾ bez.

Roggen pr. März 40¾, ⅜ bez., pr. Frühjahr 40, 40⅛ bez., pr. Mai-Juni 41, 40½ bez.

Rüböl loco 13⅓ bez., pr. März 13¼ Br., 5/24 Gd., pr. April-Mai 13 5/24, ⅙ bez., pr. September-Oktober 12½ bez.

Spiritus loco 19 bez., pr. März-April 19 Br., 18⅞ Gd., pr. April-Mai 18 11/12, 19 bez., pr. Mai-Juni 19¼, 5/12 bez.

Stettin, den 21. März 1859.

		gefordert	bezahlt	Geld
Berlin	kurz	100	—	—
"	2 Mt.	99⅓	—	—
Hamburg	kurz	151⅝	—	—
"	2 Mt.	151⅞	150⅞	150⅞
Amsterdam	kurz	—	—	142⅜
"	2 Mt.	—	—	—
London	kurz	—	—	6 21½
"	3 Mt.	6 19⅞	—	—
Paris	kurz	—	80	—
"	3 Mt.	—	79⅓	—
Bordeaux	kurz	—	—	—
"	3 Mt.	—	—	—
Bremen	kurz	—	—	109⅛
"	3 Mt.	—	—	—
St. Petersburg	3 Wch.	—	—	—
Wien	kurz	—	—	191⅜
Freiwillige Staats-Anleihe	4½ %	—	—	—
Staats-Anleihe	4½ %	—	—	—
" "	4 %	—	—	—
Staats-Schuldscheine	3½ %	—	—	—
Preuß. Prämien-Anleihe	3½ %	—	—	—
Pommersche Pfandbriefe	4 %	—	—	—
" Rentenbriefe	4 %	—	—	—
Ritt. Pomm. Privatbank-Akt. à 500 Rt. inkl. Div. vom 1. Jan. 1858		—	—	—
Berlin-Stett. Eisenbahn-Aktien	4 %	—	—	—
" Prioritäts-	4½ %	—	—	—
" "	4 %	—	—	—
Stargard-Posener Eisenbahn-Akt.	3½ %	—	—	—
" Prioritäts-	4 %	—	—	—
" "	4½ %	—	—	—
Stett. Stadt-Obligationen	4½ %	99	—	—
Stett. Strom-Vers.-Aktien		130	—	—
Preuß. National-Vers.-Aktien	4 %	100	—	—
Preuß. See-Assec. Comp. Aktien		640	—	—
Pomerania		—	—	—
Union		—	—	106
Stett. Börsenhaus-Obligationen		—	98	98
Stett. Schauspielhaus-Obligationen	5 %	—	—	101
Stett. Speicher-Aktien		—	99 o. D.	100
Speicher-Vereins-Aktien		120	—	—
Pomm. Prov.-Zucker-Siederei-Aktien		2500	—	—
Neue Stett. Zucker-Siederei-Aktien		850	—	—
Mescheriner Zucker-Fabrik-Antheile		100	—	—
Bredower do.		—	—	—
Walzmühl-Aktien		—	—	—
Stett. Portland-Cement-Fabrik		112	—	—
Pomm. Chausseebau-Obligat.	5 %	—	—	100
Stett. Dampf-Schleppschifff.-Ges.-Aktien		800	—	—
Stett. Dampfschiffs-Vereins-Aktien		260	—	—
Neue Dampfer-Comp.		77	—	—
Germania		98½	—	—
Stett. Masch.-Bau-Akt.-Ges. Vulcan		66	—	—
Stett. Dampfmühlen-Ges.	4 %	80	—	—
Pommerensdorfer Chemische Fabrik		102	—	—
Chemische Fabrikantheile		900	—	—
Usedom-Wolliner Kreis-Obligat.	5 %	100	—	—
Greifenhagener do.	5 %	—	—	—

Wasserstand.

Breslau, 19. März. Oberpegel: 16 F. 6 Z. Unterpegel: 4 F. 9 Z.

Verantwortlicher Redakteur H. Schönert in Stettin.
Druck und Verlag von A. H. G. Effenbart in Stettin.